Nr. 6. Kraków, dnia 15 Lipca 1896. Rocznik I.

Adres Redakcyi i Administracyi: ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.



Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.

We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków.

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników, Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

TOWARZYSZE! KOLEJARZE!

Z numerem niniejszym kończymy pierwszy kwartał naszego wydawnictwa. wszystkich zatem prenumeratorow kwartalnych upraszamy o odnowienie przedpłaty, która wynosi z przesyłką pocztową 35 centow.

W myśl uchwały I. kongresu austryackich kolejarzy, odbytego w Wiedniu, rozpoczęliśmy wydawnictwo „Kuryera Kolejowego“, ktory jest jedynym polskim organem Związku robotników i służby kolejewej. Pismo nasze powinno się zatem znajdować w ręku każdego kolejarza.

Od czasu swego powstania zdołał „Kuryer Kolejowy“ w pocieszający sposob pozyskać sobie zaufanie Kolegów, jak rownież koło Czytelnikow swych znacznie rozszerzyć. „Kuryer Kolejowy“ piętnuje z całą bezwzględnością każdą niegodziwość, krzywdę, gwałt, jakich się na kolejach dopuszczają niższe i wyższe organa zarządów kolejowych. Zadaniem naszem również jest robotnikom i służbie kolejowej każdy popełniony błąd śmiało i bez ogródek wytknąć i skarcić.

„Kuryer Kolejowy“ jest skutecznym i potężnym czynnikiem w walce o wyzwolenie galicyjskiego proletaryatu kolejowego. Aby egzystencyę jego wzmocnić i utrwalić, obowiązkiem Waszym jest, Koledzy, energicznie starać się o pozyskanie dla niego jak największej liczby abonentów!

Przeczytanych numerow nie należy niszczyć, lecz rozszerzać dalej.

Redakcya i Administracya.

„Życzliwa odpowiedź“.

Ku końcowi roku ubiegłego, kiedy „błogie“ skutki stabilizacyi — tej tak wysławianej przez p. Bilińskiego „reformy socyalnej“ kolejarzy — coraz dotkliwiej dawały się tą plagą i blagą dotkniętym odczuwać, wysłali robotnicy warsztatu ogrzewalnianego uprzejme podanie do gen. dyrekcyi z prośbą o zbadanie tych krzywd, które niezasłużenie ich spotkały.

Wysyłając to podanie, optymiści łudzili się nadzieją, że przecież tak w oczy każdego uczciwego człowieka bijąca krzywda znajdzie w sferach najwyższych uznanie, i albo stabilizacyę całą cofną, albo na sprawiedliwszych oprą ją podstawach.

Ale zawiedli się srodze!

Jeden więcej dowód, że sfery dziś miarodajne są wrogo usposobione względem ludu roboczego!

Dla jasności sprawy podajemy odpowiedź gen. dyrekcyi, którą deputacya robotników kolejowych usłyszała w biurach dyrekcyi krakowskiej, żądając przedłożenia osnowy jej na piśmie.

Do ck. Zarządu Ogrzewalni maszyn w Krakowie.

Zbiorowe podanie z dnia 22 grudnia 1895 roku, wniesione do wysokiej c. k. generalnej dyrekcyi kolei w Wiedniu przez podmajstrzych i pomocników tamtejszego warsztatu ogrzewalnianego, zostało rozporządzeniem L. 71.030 z dnia 1 czerwca b. r., jak poniżej, załatwionem:

Co się tyczy sposobu wcielenia tamtejszych robotników między stabilizowany personal ck. kolei państw., które nastąpiło dnia 1 lipca 1895, to c. k. generalna dyrekcya, po skontrolowaniu przedłożonych wykazów, takowe znalazła bez zarzutu. Poleca się przeto wzmiankowanych funkcyonaryuszy objaśnić, że przez nich podniesione różnice między poprzednim zarobkiem dziennym a obecną płacą są tylko pozorne, ponieważ kwaterowe, jakie kwartalnie otrzymują, chyba nie uwzględniają, płacąc mieszkania miesięcznie. Odpowiednio zatem temu, powinniby robotnicy wynajmywać rocznie mieszkania, które zawsze są tańsze, nakoniec zdaje się, że robotnicy wcale nie uwzględniają ubrań, jakie otrzymują.

Co się tyczy zatrudnienia podmajstrzych i robotników do przesuwania wozów na torach reparacyjnych, to przesuwanie to odbywa się w krótkich przerwach czasu i jako takie, nie może być zaniechanem, tembardziej, gdyż podmajstrowie i robotnicy nie są wyłącznie przy tem zatrudnieni.

Skarga na brak krytych miejsc roboczych, których zresztą oddawna nie ma, nie ma żadnego związku ze stabilizacyą robotniczą, jak również nie ma żadnego związku z tą stabilizacyą zbiorowe podanie krakowskiego koła miejscowego „Stowarzyszenia zawodowego i pomocy służby c. k. kolei państwowej“, podpisanego przez większość robotników do JE. Pana ck ministra kolejowego, w którym ciż robotnicy o załatwienie podania pod adresem „Stowarzyszenia robotniczego“ upraszają.

Co się tyczy tego ostatniego podania, to takie postępowanie, sprzeczne z dyscypliną, należy dotyczącym robotnikom surowo skarcić, gdyż każdemu funkcyonaryuszowi stoi otworem droga służbowa do wszelkich próśb i zażaleń, i każdy z nich może być przekonanym, że jego podanie szczegółowo i życzliwie badane będzie.

Zgoła uprawnieni do zastępowania żądań i zażaleń służby wobec władzy przełożonej nie może być nigdy przyznanem Stowarzyszeniu zawodowemu, stojącemu poza obrębem służbowym, i podania związków zawodowych, o ile one dotyczą władz służbowych, zostaną bez odpowiedzi, względnie zastrzega się przeciwko takiemu niepowołanemu mieszaniu się w stosunki służbowe z całym naciskiem, i przeciwko dotyczącym funkcyonaryuszom, którzy takiego przewinienia się dopuszczą, należy z całą surowością wystąpić.

C. k. dyrektor ruchu: *Kolosvary.*

Tłomaczono, o ile możności, zgodnie z oryginału niemieckiego. *Jarocki.*

Oto odpowiedź, podająca rzekomo treść rozporządzenia gen. dyrekcyi, o której „życzliwości“ każdy po jej przeczytaniu nabierze natychmiast właściwego pojęcia.

A więc po upływie pół roku (gdzie jeden dzień trwające przesłuchanie mogłoby wiele materyału na poparcie słusznych żądań wystarczyć) — po pół roku odpowiedzieć raczono, że „przedłożone wykazy znaleziono bez zarzutu“. Wierzymy, że wykazy, sporządzone przez sekretaryat dyrekcyi ruchu, mogły być czysto, bez omyłek i z prawdą zgodnie wypracowane, ale my nie o skontrolowanie wykazów prosili, lecz o zbadanie naszego obecnego położenia materyalnego; chcieliśmy, aby przekonano się, ile obecnie po stabilizacyi każdy z nas na rękę bierze; żądaliśmy, aby orzeczono, czy wobec tak licznych obciągań może robotnik wyżyć z rodziną, a nawet sam jeden, odpowiednio do tak ciężkiej pracy się odżywiać! Ale panowie ci, naszą pracą utrzymywani, nie zastanawiali się nawet nad temi kwestyami: oni „kontrolowali wykazy“!

Czy w tych wykazach było uwidocznione, ile z nas każdy rzeczywiście pobiera, ile ma dzieci, jaka drożyzna w mieście panuje it. d.? nie! na takie drobnostki panowie ci nie baczą, oni mają szlachetniejsze i wyższe cele na względzie — muszą myśleć nad tem, jakieby oszczędności w płacy zaprowadzić (oczywista kosztem robotników) i jakieby równocześnie zniżenia taryfowe ustanowić, aby magnatom i fabrykantom ułatwić robienie większych majątków.

Ta „kontrola wykazów“ natchnęła tych panów genialną myślą: radzą robotnikom najmować rocznie mieszkania! Jest to po prostu cyniczne naigrawanie się z naszej nędzy, do której nas wepchnęli sami! Robotnicy skarżą się, że im brak środków do życia, a „życzliwi“ każą im płacić za cały rok mieszkanie naprzód!

Doprawdy, wierzyć się nie chce oczom własnym, czytając podobne „rady“. Niechże przynajmniej sławny ten reskrypt będzie wiele mówiącym dowodem dla naszych następców, jak w okresie „reform socyalnych“ starano się załatwiać nędzę robotniczą ze strony państwa. My piętnujemy podobne reskrypty, które wywołują pośród nas jeszcze większe rozgoryczenie.

Pragmatyka służbowa żąda od funkcyonaryuszów kolei, aby „żyli w uporządkowanych stosunkach służbowych“. Czy za 22 złr. miesięcznie może ktoś z rodziną żyć gdziekolwiek (a cóż dopiero w Krakowie) „w uporządkowanych stosunkach“? my tego nie możemy dokazać, dowodem na to w mowie będące podanie. Wobec tego dopuszczamy się — do czego się otwarcie przyznajemy — przekroczenia przepisów pragmatyki; może dyrekcya ruchu wytoczyć dochodzenie dyscyplinarne kilkunastu tysiącom robotników, podurzędników i niższych urzędników za życie „w nieuporządkowanych stosunkach“. Ciekawi bardzo jesteśmy, jakie kary wymierzonoby nam za to, że żyjemy w nędzy i po uszy w długach siedzimy! Nam się zdaje, że do wyroku nie przyszłoby nawet, bo komisya dyscyplinarna musiałaby nie robotników, lecz same „grube ryby“, które takie stosunki wytworzyły, surowo ukarać.

Lecz tym panom nietylko nie wydaje się stosownem zbadać nasze życzenia, lecz co ważniejsza, wzbraniają nam korzystać z praw obywatelskich. Grożą karami tym robotnikom, którzy w charakterze członków stowarzyszenia podania do władz wnosić będą. Tymczasem § 23 ust. o stow. wyraźnie pozwala petycye wnosić. Kolejarzom wolno do stowarzyszeń należeć, stowarzyszeniom wolno petycye wnosić, przeto kolejarzom, jako członkom stowarzyszenia, wolno petycyonować! Tak mówią ustawy zasadnicze państwa. Nikt przeto za przestrzeganie ustaw zasadniczych karanym być nie może. Naprożno zatem straszycie i dowodzicie dobrzy i mili panowie; tam, gdzie chodzi o wyzysk ciężko pracujących, dla was nie świętego nie ma!

Raz podniesionej przez nas sprawie, od której zależy poprawa naszej doli — nie pozwolimy upaść. Głos nasz tam, gdzie należy, dojdzie i usłyszanym wreszcie być musi.

Stosunki na stacyi Podgórze-Płaszów.

(§). Wiadomą powszechnie jest rzeczą, że personal kolejowy w Austryi należy do tej gałęzi proletaryatu, której najdotkliwiej uczuwać się dają wszystkie straszne objawy systemu kapitalistycznego, i że stosunki panujące u kolejarzy są prawie wszędzie jednakie, że wszędzie są oni istnymi paryasami społeczeństwa, choć gdyby nie oni rozpadłoby się całe to społeczeństwo, cała cywilizacya, której najwięcej może żywotnych soków dostarcza komunikacya. Dlatego nie od rzeczy będzie przedstawić w krótkości obraz stosunków na jednej z największych stacyj galicyjskich, na stacyi Podgórzu-Płaszowie, która posłużyć może za typowy przykład gospodarki na kolejach państwowych.

Rozpocznijmy od warsztatów. Możemy tu obserwować „dobroczynne“ skutki stabilizacyi, dobroczynne chyba tylko dla zarządów kolejowych. Zarząd warsztatów, obliczając przeciętny dochód roczny robotnika, odliczył dni, choroby i urlopów, a nawet święta i niedziele, podczas których wprawdzie swoją drogą najczęściej się pracuje, ale wszak tej pracy nie można liczyć, rozumuje logika kapitalistyczna, bo tu jest zwyczaj nie wypłacać dniówki robotnikom niestabilizowanym. Nic dziwnego, że matematyka musi oddać tu większe usługi workowi pieniężnemu, niż robotnikowi, który zarabiając np. przed stabilizacyą rocznie, nie licząc nawet niedziel, koło 600 złr., teraz otrzymuje dekret na 450 złr. Dodać tu wprawdzie należy 109 złr. na mieszkanie, zawsze jednak w chytry sposób odjęto mu kilkadziesiąt złotych, nie licząc już straty za „Überstundy“.

Myliłby się jednak ten, ktoby sądził, że cała suma, dekretem przyznana, dostaje się robotnikowi. Na to są stworzone najrozmaitsze fundusze, kary, stemple i t. d., które się potrąca z pensyi, a których nie wliczono w nową płacę. Jak ci panowie umieją liczyć, świadczy ta okoliczność, że przy nadpłacaniu do funduszu prowizyjnego za lata ubiegłe oblicza się procenta nie według obecnego dekretu, choć pensya według tegoż w danym razie zostaje policzoną, lecz według dawnych zarobków.

Robotnik tedy, który dawniej zarabiał 1 złr. 80 ct. dziennie, dostaje dziś w rzeczywistości zaledwie 1 złr. Cóż dopiero powiedzieć mamy o tych, którzy otrzymali dekret na 300 złr., a do rąk dostają najwyżej 18 złr. miesięcznie!

Szyberzy i robotnicy stacyjni, którzy rzadko kiedy nawet po kilkoletniej nienagannej służbie otrzymali dekret, muszą za 60 do 75 ct. dziennie narażać swe życie i zdrowie, i być nadto odpowiedzialnymi za różne nieszczęśliwe wypadki, które muszą się często wydarzać w stacyi, gdzie „dla oszczędności“ wyzyskuje się robotnika i obarcza do ostateczności, zamiast powiększyć personal.

Taki sam wyzysk i ucisk znosi personal ruchu. Turnusu stałego nie ma, bo przecież w ten sposób wygodniej wyzyskiwać. Z pauz w miejscu zamieszkania, i bez tego krótkich i rzadkich, nie może personal korzystać, by oddać się rodzinie, bo zwykle dopiero na odchodnem z domu do służby dowiaduje się, że ten lub ów po-

ciąg nie idzie; wskutek tego należy wrócić do domu i w ten sposób najniepotrzebniej przerwać spoczynek, lub przyspieszyć załatwienie prywatnych spraw. Ciągłe oczekiwanie, niepewność, zależność od nieregularnych pociągów czyni z kolejarza ruchowego niewolnika, pozbawionego swobodnej chwilki.

A zresztą pauzy te, same przez się, redukują się do minimalnych rozmiarów.

Odjeżdżając np. z Podgórza pociągiem 1086 o 1-ej 36 m. musi się już o wpół do 11-tej wyjść z domu, godzinę bowiem czasu zabiera droga z miasta do stacyi gościńcem, (bliższa droga torem kolejowym została rozporządzeniami dyrekcyi i starostwa surowo wzbronioną), koniecznie zaś przynajmniej 2 godzin przed odjazdem trzeba być obecnym przy pociągu, chcąc wykonać na miejscu, jak tego przepis wymaga, wszystkie prace przygotowawcze. Przepisaną na to jest wprawdzie tylko godzina dla zugsführera i manipulanta, a pół godziny dla hamulcowych, lecz czy możebnem jest w tym czasie, obliczonym przy zielonym stoliku, dokładne zbadanie wozów, czy próżne lub ładowane, do czego często drabiny używać potrzeba, dalej sporządzenie wykazu tychże, obliczenie ciężaru pociągu i potrzebnych hamulców, ułożenie tak zwanej analizy i t. d., a dla hamulcowych zbadanie dokładne wszelkich uszkodzeń na wozach i ładudze, skuplowanie tychże, oczyszczenie i napełnienie wszystkich latarni i sygnałów i t. p.?

To samo powtarza się na innych stacyach, a wyładowanie, doładowanie, różne mampulacye, spóźnianie pociągów — wszystkiego tego nie wlicza się w czas pracy, i tak kolejarz, pracując w rzeczywistości 18 godzin, ma policzonych zaledwie kilka godzin służby, kilka regie, a resztę pracować musi za darmo, ale liczą mu je za odpoczynek.

Daleko gorzej jeszcze wychodzą na tej gospodarce maszyniści i palacze, który wyjeżdżając pociągiem Nr. 1080 o godz. 7 min. 57 rano do Skawiny, wracają zwykle po 12 godz. w południe i zaraz potem o godz. 1 min. 35 jadą do Oświęcimia, tam i z powrotem. Dodać tu trzeba czas spóźnienia, którego się nie liczy, oraz czas zatrzymywania się na stacyach Skawina lub Oświęcim, gdzie nieraz przez trzy godziny trzeba szybować — a będziemy mieli dokładny obrazek nowoczesnego niewolnictwa.

Przeważną część personalu stanowią tu t. zw. „Aushilfsbremzerzy" z płacą 70 do 80 ct. dziennie, którzy 4 do 6 lat czekać muszą na stałe przyjęcie. Człowiek taki musi za darmo, jeśli go taki los spotkał, wysiadywać całemi godzinami na stacyi i czekać, aż pociąg który potrzebować będzie wzmocnienia. Po zjedzeniu wszelkich zapasów musi nieraz o suchym chlebie jechać na dwudniową podróż do Rzeszowa, a gdy braknie szybera lub robotnika, i jego na domiar zastąpić. Dla uzupełnienia obrazu dodać należy, że ludziom tym, pomimo, że biorą pensyę z dołu, wypłacało się dopiero trzeciego każdego miesiąca; zmieniono to dopiero z początkiem b. m.

Oto krótki lecz smutny obraz stosunków kolejowych w Podgórzu-Płaszowie.

Wobec tego jedynym ratunkiem było założenie „Koła zawodowego", którego działalność już dziś poczęła dodatnio wpływać na swych członków, i jakkolwiek wiele już przetrwać musiało od czasu swego istnienia, mimo zapewnień pewnego inżyniera, że nikt nie dąży do jego zgniecenia — przetrwa ono wszystkie burze i zamachy kleparskiego wielkorządcy, i odda sprawie robotników i służby kolejowej rzeczywiste usługi.

Czas pracy na kolejach.

(Dokończenie).

Ale i z tem nie wyczerpaliśmy jeszcze systemu panującego na kolejach austryackich. Według instrukcyi należy się służbie odpoczynek niedzielny, który choć nie co niedzielę, powinien się powtarzać po nie zbyt długich pauzach. I ten odpoczynek daje się personalowi według turnusu. Ale właśnie niedziele, zarówno jak najbliższe dni przed i po niedzieli, są dniami najżywszej komunikacyi. Zarząd musiałby przyjąć liczniejszą służbę, coby kolidowało z jego żądzą zysku. Więc poprostu przechodzi się nad odpoczynkiem niedzielnym do porządku dziennego. Jeżeli już personal ma jednę niedzielę w miesiącu wolną, to może być pewnym, że jaki pociąg nadzwyczajny, lub inne jakie zdarzenie uczyni obecność jego w służbie konieczną. Według § 25 zaś pragmatyki musi się służbie tej podczas dnia wolnego poddać bez szemrania. Klasycznym przykładem tego, jak się na kolei pojmuje odpoczynek niedzielny, jest stacya Tremoszna. Przed dwoma laty przyobiecano tamtejszym strażnikom odpoczynek niedzielny raz na miesiąc od godziny 6 do 9 rano (!!) ponieważ był to jedyny czas, w którym nie było pociągów. Nominalnie mają oni te 3 wolne godziny dotąd. Że jednak ze wzrostem komunikacyi i podczas tych 3 godzin rozpoczęły kursować pociągi, to wskutek tego strażnicy muszą spełniać służbę regularnie przez całą niedzielę! Ale czy i w czasie tego tak rzadko rzeczywistego odpoczynku niedzielnego są ci ludzie rzeczywiście swobodni?

Tak naiwnymi byli rzeczywiście strażnicy, podlegli dyrekcyi w Insbruku i użyli tego „wolnego" czasu, by z sąsiedniej jakiej miejscowości przynieść co rodzinie, lub by np. od czasu do czasu pójść na zgromadzenie. Ale omylili się porządnie! Dyrekcya wydała następujący ukaz: „Czas wolny, pozostawiony strażnikom na to, by sobie odpoczęli, względnie, by powetowali sobie noce nieprzespane, obracają oni na wycieczki, które koleją urządzają do okolicznych stacyj. Ponieważ luzowanie służby w ten sposób nie dopełnia swego celu, i ponieważ z drugiej strony w interesie bezpieczeństwa komunikacyi powinien nietylko strażnik, lecz i jego zastępca być na posterunku, przeto odwołując się na § 26 pragmatyki służbowej zarządzam, że żadnemu strażnikowi ani jego pomocnikowi nie wolno nawet w czasie przeznaczonym do odpoczynku opuszczać swej sztreki, lub jej najbliższej okolicy bez otrzymania osobnego urlopu".

Naturalnie! żyjemy w okresie nowej formy niewolnictwa. Zarząd kupuje sobie, jak niegdyś Rzymianie całe ciało swych niewolników roboczych i ma też prawo rozporządzać wolnym ich czasem. Muszą sobie naturalnie odpocząć, ale nie dla własnej przyjemności, lecz po to tylko, by nie stracić sił do dalszej pracy, z którejby zarządy kolejowe dalej mogły zagarniać zyski. Każda godzinka odpoczynku, na którą sobie pozwolą, to kradzież spełniona na zarobku przedsiębiorców.

Ta doprawdy szatańska żądza zysku znajduje swój wyraz w owych właśnie dodatkowych pociągach. Na sztrekach tylko jako tako ruchliwych powtarzają się te pociągi z punktualnością zegara. Czemuż więc nie zamienić owych nieregularnych pociągów w regularne według planu jazdy? Poprostu dlatego, boby musiano powiększyć personal, podczas gdy tak można je pozostawić temu samemu personalowi poza turnusem. Tak kosztem zdrowia i sił personalu wzrastają dochody kapitalistów kolejowych.

Ale to jeszcze nie najgorsze! Przedłużenie czasu pracy uprawia się wprost w wyrafinowany oszukańczy sposób, by personal w błąd wprowadzić i bardziej go wyzyskać. Należą tu sztuczne opóźniania pociągów, o których poprzednio mówiliśmy. Spóźnień takich się nie płaci, naczelnik stacyi zaoszczędził z pauszalij pokaźną sumkę, ale służba pracowała dłużej, niż było jej obowiązkiem. Oto skutki § 25!

Długi czas pracy jest nawet przy lekkiej robocie szkodliwy zdrowiu. Cóż dopiero przy pracy kolejowej! Maszynista, który musi zmysły swe podczas jazdy utrzymywać w ciągłem naprężeniu, strzedz się przed najmniejszą nieregularnością i natychmiast przedsięwziąć środki ostrożności; konduktor, który w największym przeciągu musi pędzić tam i napowrót po stopniach niebezpiecznych podczas deszczu, a w zimie na niechybną śmierć narażających, bremzować, dziurkować bilety, wychodzić do budki i schodzić, i to w dzień i w nocy; budnik, który kilka razy na dzień przechodzić musi swój rejon czasem kilka kilometrów długi, zakręcać śruby, utrzymywać w porządku zwrotnice, czyścić szkła sygnałowe, załatwiać sygnał, roznosić okólniki, mieć baczne oko na każde niebezpieczeństwo, w dzień i w nocy, bez względu na pogodę, źle odziany, przemokły nieraz do kości; szyber, który musi poruszać tam i napowrót i łączyć po szynach ciężkie wagony: strażnik tunelowy, który żyje w ciągłem niebezpieczeństwie uduszenia się — wobec tego potrzeba chyba tylko zimnej bezwzględności kapitału, by tak barbarzyńsko wyzyskiwać.

Zarządy usprawiedliwiają się odrębnością zawodu kolejowego, nie dozwalającego zaprowadzenia krótkiego czasu pracy. A przecież w tylu innych państwach istnieje maksymalny czas pracy na kolejach. W Szwajcaryi zaprowadzono ustawą z d. 27 czerwca 1890 dwunastogodzinny czas pracy, jedenogodzinną pauzę w połowie pracy, 52 dni odpoczynku na rok, z których przynajmniej 17 musi przypaść na niedzielę, zniesienie pociągów towarowych w niedzielę, kary dla przedsiębiorców.

W Belgii zaprowadził minister pracy rozporządzeniem z 1891 r. 12-godzinny czas pracy i warunkowy odpoczynek niedzielny.

We Francyi już od r. 1848 przepisany jest 12-godzinny dzień roboczy, którego jednak na kolejach nigdy nie przestrzegano Ministrowie robót publicznych Viette, a po nim Jonnart ustalili rozporządzeniami czas pracy na kolejach w następujący sposób: na 10 dni przypada 100 godzin pracy, ale tak, by praca bez przerwy trwała najwięcej 12 godzin. Czas odpoczynku w rodzinnej stacyi do czasu odpoczynku poza nią ma się jak 10 do 7. Rezerw nie wlicza się w odpoczynek; pociągi dodatkowe nie mogą znieść tych zarządzeń i t. d.

W Anglii były minister handlu Mundella rozporządzeniem z dnia 27 lipca 1893 chciał zredukować czas pracy na kolejach. Ale to nie nie pomogło. W roku 1895 wniesiono 156 zażaleń przeciw zarządom kolejowym o przekroczenie tego rozporządzenia. Z drugiej strony niektóre koleje z własnej inicyatywy zaprowadziły krótszy czas pracy, mianowicie jedna 74 do 84 godzin na tydzień, a inna 10 godzin na dzień. Co do personalu ruchu ściśle przestrzegano 12-godzinnego dnia roboczego. Co prawda, wielu konduktorów zaprotestowało przeciw temu, czem dali dowód, do jakiego ogłupienia i demoralizacyi doprowadza system premij.

W Niemczech nie przekracza przeciętny czas pracy na kolejach 13 godzin w nocy, a 14 w dzień. Maszyniści, palacze i konduktorzy pracują przeciętnie 11 godzin. Czas odpoczynku powinien wynosić przynajmniej 8 do 10 godzin. Rozporządzenie ministeryalne zniosło niedzielne pociągi towarowe.

W Holandyi czas odpoczynku nie może wynosić mniej niż 8 do 10 godzin.

Odpoczynek niedzielny uregulowany jest dotąd w innych państwach w ten sposób, że z wyjątkiem tych, które wiozą artykuły żywności, inne pociągi towarowe nie mogą w niedzielę kursować, podczas gdy dla pociągów osobowych i pospiesznych zaprowadzony jest turnus niedzielny.

Tą tajemniczą przeszkodą, która nie dozwala nietylko znieść premij, lecz i zaprowadzić ludzkich warunków pracy na kolejach, jest obawa, że należałoby pomnożyć personal. Rzecz naturalna, że to niezdrowem jest dla kieszeni kapitalistów kolejowych, ale stać się to musi i możemy ich zapewnić, że się to stanie, choćby niebo i ziemię poruszyli, by temu przeszkodzić!

PRZEGLĄD.

Zjazd austryackich kas chorych, który się odbył w Wiedniu w dniach 28, 29 i 30 czerwca, i w którym 350 delegatów ze wszystkich stron Austryi reprezentowało różne kategorye kas chorych i koło miliona ubezpieczonych robotników, ma i dla kolejarzy ogromne znaczenie; przedewszystkiem z powodu, że żądał zniesienia fabrycznych czyli zakładowych kas chorych, w których przedsiębiorcy, względnie dyrekcye kolejowe, są wszechwładnymi panami, jak to najlepiej doświadczyli kolejarze, którym zabroniono oficyalnej reprezentacyi na zjeździe. Kongres żądał zniesienia dotychczasowych 7 kategoryj kas chorych, a pozostawienia tylko trzech, mianowicie: kas korporacyjnych, powiatowych i stowarzyszeniowych. Również doniosłe ma dla kolejarzy znaczenie rezolucya, domagająca się zniesienia § 4 ust. z 30 marca 1888 Nr. 33 Dz. p. p., który uwalnia pracodawców od zabezpieczenia swych robotników, jeżeli takowi mają prawo żądania od nich zapomogi i pomocy lekarskiej. Członkowie kolejowych kas chorych powinni dążyć do tego, by mogli mieć udział w ankiecie w sprawie rewizyi ustawy o zabezpieczeniu na wypadek choroby, którą rząd w jesieni zwoła. W ankiecie tej będą mieli najlepszą sposobność przedstawić wszelkie niegodziwe praktyki w kolejowych kasach chorych, wszelkie bezprawia, połączone nieodzownie z instytucyą zakładowych kas chorych i żądać zniesienia tychże. Wiemy, że wielcy przedsiębiorcy będą sprzymierzeńcami dyrekcyj i wspólnie z nimi bronić będą tych kas. Ankieta ta jednak wykaże im, że się mylą, a raczej, że chcą mydlić oczy robotnikom. Te kasy, które już znajdują się w ręku uświadomionego proletaryatu, zrobiły dziś nawet kolosalne postępy. I kolejarze, gdy opiekę nad chorymi wezmą w swoje ręce, zaprowadzą pod tym względem porządek.

Dokładne sprawozdanie ze zjazdu mieści się w osobnych dodatkach do krakowskiego „Naprzodu" i lwowskiego „Nowego Robotnika".

Ostatni numer lwowskiego „Nowego Kolejarza" przyniósł nam niespodziankę: za notatkę w 4-tym numerze „Kuryera Kolejowego" rzucił się na nas w sposób godny chyba Filimowskiego i odbijający znacznie od dawniejszego listu gratulacyjnego p. Stopińskiego do nas. Zaznaczyliśmy w tej notatce przyznanie „Nowego Kolejarza", zacytowawszy własne jego słowa, że chce być organem urzędników, podurzędników i t. p. średnich warstw społeczeństwa kolejowego, że wzywa urzędników do popierania swego organu, tem bardziej, że nawet robotnicy już swój organ posiadają. Skonstatowaliśmy jedynie przyznanie „N. Kolejarza" z taktem i bez słówka potępienia, na które, przyznajemy, dotychczas nie zasługiwał, i jak przypuszczaliśmy, zasługiwać nie będzie. Proletaryat kolejowy bowiem nietylko nie odnosi się wrogo do organizacyi urzędniczego personalu kolejowego, lecz owszem, sympatyzuje z nim, o ile tenże nie jest służalczym względem władz wyższych; dowodem choćby nasze pismo, które zajmowało się pilnie w krótkim stosunkowo czasie swego istnienia położeniem i ruchem wśród urzędników kolejowych.

Ale, zdaje się, właśnie nasza energiczna obrona całego personalu kolejowego, a wskutek tego nasze powodzenie, wprawiły p. Stopińskiego w zły humor, który nietylko doprowadził go do bezsilnego gniewu, lecz narobił mu chaosu w głowie, bo tem chyba tylko w najlepszym razie wytłomaczyć sobie można ten stek nonsensów, jaki mieści się prawie w każdem zdaniu tego długiego artykułu. Dlatego nie myślimy wcale polemizować z p. Stopińskim; musielibyśmy przytoczyć zdanie za zdaniem i wykazywać wszystkie sprzeczności i bzdurstwa. Musimy tu jednak dwie strony tego artykułu napiętnować. „N. Kolejarz“ straszy kolejarzy socyalizmem „Kuryera“. Śmiesznem jest straszenie czemś o czem każdy wie i czego się nikt dzisiaj nie boi. Śmiesznem również przedstawianie nas jako jakichś ukrytych za plecami robotników kolejowych „redaktorów Naprzodu“, chociaż przecież p. Stopiński wie dobrze o tem, że austryacka organizacya kolejarzy, licząca dziesiątki tysięcy, opartą jest na zasadach socyalno-demokratycznych. Wprawdzie wkrótce omówimy osobno znaczenie socyalizmu i partyi socyalno-demokratycznej dla personalu kolejowego, ale już tu zaznaczamy, że wbrew twierdzeniu „N. Kolejarza“ sprawa robotników i służby kolejowej, bez względu na stabilizacyę, jest najściślejszemi węzły połączoną ze sprawą ogólno-robotniczą, że jedynie wspólna i zgodna praca całego proletaryatu zdoła znieść dzisiejszy system społeczny, który jednym daje w udziale głód, ucisk, niewolę, zgryzoty, choroby i śmierć przedwczesną, a drugim przesyt, bogactwa i wszelkie rozkosze świata. Dekret lub tytuł nie potrafi, jakby tego chciały nietylko dyrekcye lecz i.... p. Stopiński, pozbawić robotników poczucia solidarności z kolegami swymi niestabilizowanymi i z resztą proletaryatu. P. Stopiński, który w poprzednim swym numerze reprezentował jedynie urzędników, podurzędników i urzędników pomocniczych, bierze teraz „tem samem“(?) także pod swe skrzydła opiekuńcze służbę i „wogóle wszystkich stałych funkcyonaryuszy kolejowych“, odwołując się na to, że nawet nasi wiedeńscy towarzysze wyrazili na zgromadzeniu urzędników kolejowych gotowość wspólnej akcyi. Towarz. Wintersberger powiedział jednak wówczas jeszcze co innego, o czem „N. Kolejarz“ zapomniał. Z treści bowiem słów jego i z naszego zapatrywania na stosunek robotników do urzędników kolejowych wynika: Odnosimy się sympatycznie do ruchu warstw urzędniczych, dążących do polepszenia sobie bytu, gotowiśmy zawsze iść ręka w rękę, a przyjaźń dziesiątek tysięcy zorganizowanych robotników kolejowych i proletaryatu w ogóle nie jest do pogardzenia: ale z drugiej strony nie możemy pozwolić i nie pozwolimy na to, by urzędnicy byli narzędziem w ręku zarządów kolejowych do gnębienia służby kolejowej. Jeżeli chcą wspólnie z nami walczyć przeciw wspólnym wyzyskiwaczom, jeżeli chcą nam być przyjaciółmi, — zgoda, jeżeli jednak nie zadawalniając się tem, że samo położenie ekonomiczne zmusza ich być narzędziami w ręku zarządów do wyciskania z nas nadwartości, — samochcąc, jak dotychczas, do uciskania przyczyniać się będą, wówczas nie mogą robotnicy i służba kolejowa mieć z nimi nic wspólnego.

Taką jest nasza odpowiedź na napaść „N. Kolejarza“. Jeżeli nie zmieni odtąd wobec nas taktyki swojej, traktować go będziemy zupełnie inaczej niż dotychczas. Z przewrotnego jego artykułu przegląda co innego, a nie szczera ochota obrony funkcyonaryuszy kolejowych.

Memoryał urzędników kolejowych do ministra kolei żelaznych. Związek urzędników, urzędników pomocniczych i podurzędników austryackich kolei żelaznych w Wiedniu zwołał w d. 4 lipca wieczór zgromadzenie celem uchwalenia memoryału do ministra kolei żelaznych. Liczny zastęp uczestników przybył na zgromadzenie, a referent Grüll, urzędnik kolei południowej, omawiał położenie urzędników kolei państwowych. Mówca zwrócił uwagę, że ze względu na piękne słowa teraźniejszego ministra kolei żelaznych, Guttenberga, wypowiedziane przy sposobności objęcia jego rządów do podwładnych, należy spodziewać się zmiany dawniejszego systemu, oraz że obecny kierownik ministerstwa kolei żelaznych uwzględni prawdopodobnie życzenia urzędników kolejowych, których urzeczywistnienie uznał za socyalną konieczność i naglącą potrzebę ludzkości i sprawiedliwości (*Żywe ogólne oklaski*). W końcu odczytał mówca memoryał do ministra kolei żelaznych, który zawiera wyczerpujące uzasadnienia życzeń urzędników kolejowych: 1) Ulepszenie i rozszerzenie pragmatyki służbowej w myśl doniośléjszej ochrony urzędników kolejowych przeciw niesprawiedliwym wyrokom dyscyplinarnym, karom i t. d. przez ustanowienie komisyi dyscyplinarnej i personalnej, której członkowie mają się składać co najmniej w połowie z urzędników kolejowych. 2) Zmiana szematu pensyjnego c. k. kolei państwowych w ten sposób, że każdy urzędnik po 26 latach służby będzie mieć prawo do pensyi 2000 złr. 3) Mianowanie urzędnikami wszystkich tych, którzy pełnią służbę urzędników. 4) Wliczenie czwartej części pensyi do emerytury, jako odszkodowanie za dodatek kwaterowy. 5) Uregulowanie służby w ten sposób, że służba dzienna nie przekroczy 12 godzin, a po 12-godzinnej służbie nastąpi 24-godzinna pauza. 6) Zniesienie dodatków kilometrowych i systemu premij i zastąpienie ich stałemi dodatkami. 7) Szybsze niż dotąd posuwanie urzędników do klas wyższych. 8) Zmiana statutu pensyjnego. — Na temat mowy referenta wywiązała się żywa dyskusya. Wysłanie memoryału uchwalono jednogłośnie.

Teraz już nikt chyba nie może mieć żadnej wątpliwości co do wartości Filinowskiego, jak również co do tendencyi jego piśmidła. Nawet tytuł zmienił na dowód, że nie w interesie kolejarzy, **ale w interesie „ruchu“**, t. zn. w interesie dyrekcyi ruchu chce występować. Przyznaje to pożegnalny artykuł „Kolejarza“, który oświadcza wyraźnie, że chce być „pismem stojącem pomiędzy sferą rządzącą a rządzoną, pośredniczącem pomiędzy władzą a podwładnymi...“ t. j. że chce kolejarzy tak inspirować, jak sobie tego władza życzy. Powiada dalej, że „Gazeta ruchu“ będzie „zwalczała bezwzględnie skrajne żywioły“ „ku pożytkowi państwa, społeczeństwa (?) i kolejnictwa“. A więc „kolejnictwa“, a nie kolejarzy! Wyjaśnia to bliżej pierwszy artykuł „Gazety ruchu“, który obiecuje „pracować tak dla dobra całego stanu urzędników i funkcyonaryuszów kolejowych, jak niemniej ku pożytkowi samejże instytucyi dróg żelaznych w ich zarządzie, rozwoju i ekonomii“. Chyba na idyotów polłuje to piśmidło, którzyby nie widzieli, że między interesami dyrekcyi a interesami kolejarzy zachodzi sprzeczność, że jedna strona jest tu wyzyskująca, a druga wyzyskiwana. Interesom władzy i interesom funkcyonaryuszów równocześnie służyć nie można, tak, jak nie można siedzieć na dwu stołkach. I nie myśli też „Gazeta ruchu“ wcale stać w obronie kolejarzy. Kto pisze, że będzie działał ku pożytkowi kolei, ten niedwuznacznie daje do zrozumienia, że poszedł w służbę dyrekcyi. Prosi więc redakcya tego gadzinowego piśmidła, żyjącego z niewiadomych dochodów, by czytelnicy popierali je „przez rugowanie z kolei piśmideł przewrotnych i obcych“. Każdy wie, co przez to rozumieć należy. Oczywista — że w interesie dyrekcyi chciałby ten gadzinowiec utopić w łyżce wody nasze pismo i naszą organizacyę, której ono jest organem, bo organizacya nasza i „Kuryer kolejowy“ w krótkim czasie swego istnienia, walcząc w obronie robotników i służby kolejowej dość kłopotu już dyrekcyi narobiły. Niechaj sobie jednak dyrekcya i jej sługusy odrazu powiedzą: kwaśne winogrona. Co zaś do t. zw. „Gazety ruchu“, to odtąd nie będziemy się nią wcale zajmować, jako organem otwarcie wrogim robotnikom, organem c. k. dyrekcyi kolejowej.

Pod pręgierz.

Kraków. Nie ma dwóch zdań o smutnych stosunkach robotników w tutejszym warsztacie i ogrzewalni, są jednakże między nimi kategorye, jak np. t. zw. węglarze, których położenie jest wprost rozpaczliwe. Celem poprawy swego losu udali się oni niedawno do znanego już dobrze wszystkim p. Jarockiego, aby mu przykre swe położenie przedstawić i starać się o podwyższenie płacy. Odpowiedź p. naczelnika na ich żądanie jest godną, aby się znalazła w rubryce „Pod pręgierz“. Zapytał on jednego: „ileżeś miał przy żniwie lub młócce na wsi u pana? tu masz 80 ct. dziennie, to ci jeszcze mało; jak ci się nie podoba, to możesz odejść, a ja tylko palcem kiwnę i będę miał dziesięciu innych i lepszych od ciebie!“

Wystarczy usłyszeć podobne słowa, aby mieć pojęcie o wartości p. Jarockiego. Cynizm bezwstydny, w jaki załatwia sprawy z robotnikami, jest poprostu nieludzki. I tacy ludzie zaliczają się do inteligencyi. P. Jarockiemu przypomniały się widocznie błogie stosunki rolne, gdzie wyzysk robotnika dochodzi najwyższych granic. U nas jednakże, nie wieś, tylko miasto, w którem robotnicy nie pozwalają już dziś ob-dzierać się ze skóry.

Między robotnikami są i tacy, którzy pracują już po 15 do 20 lat w warsztacie, a nie zdobyli sobie nawet 1 złr. płacy dziennej, podczas gdy w roku zeszłym przyjęto jednego z płacą 1 złr. odrazu, no... lecz ten miał protektora w osobie jednego z inspektorów, który znów ma do pozbycia często kucharki. Taką to demoralizacyę szerzą wśród robotników urzędnicy.

Podgórze. Tutejsi konduktorzy, a mianowicie kierownicy pociągu i manipulanci zmuszeni są obsługiwać pociągi fabryczne (Industrialzüge) kursujące do fabryki Libana i wapiennika miejskiego. Za czynność tę nie otrzymują jak dawniej żadnego wynagrodzenia. Do tej czynności przeznaczeni są ci, którzy powracają z Oświęcima pospiesznym towarowym pociągiem (Güttereilzug) Nr. 1061. Jadąc tym pociągiem zazwyczaj całą noc do Oświęcima, nie mogą tam wcale odpocząć, ponieważ zaraz po przybyciu muszą odbierać wymieniony pociąg Nr. 1061 z powrotem do Podgórza, gdzie znowu trzeba strawić parę godzin, obsługując ów pociąg fabryczny.

Dawniej obsługujący owe pociągi liczyli sobie ów czas jako spędzony w drodze, za co wypadało zawsze kilkanaście centów godzinowego, choć każdy chętnieby się wyrzekł tego zarobku i dopłaciłby jeszcze, by go od tego uwolniono, gdyż spędziwszy kilkanaście godzin w służbie, znużony niewyspaniem a często dobrze wygłodniały, chciałby być wcześniej w domu i odpoczywać — obecnie i ten liehy zarobek dyrekcya oberwała.

Kontrolor, który każdą noc śpi najwygodniej — udając się do poszczególnych stacyj na śledztwa, jedzie sobie najwygodniej w „salonkach“, a jeżeli gdzie trzyma przez jednę lub dwie godzin protokół, pobiera za to grube dyety, biedny zaś proletaryusz kolejowy, który rzadko kiedy może wypocząć należycie, poniewierając się ustawicznie w służbie — nie może nawet tego, co mu się prawnie należy, dostać, bo dygnitarze, zaprowadzający owe oszczędności, pobierają grube dyety i remuneracye z tych oszczędności.

Nowy Sącz. Rewizor wozów Symsen sądzi zapewne, że wyższa trochę ranga upoważnia do tego, by niższego od siebie rangą szykanować i dawać mu to przy każdej sposobności uczuć. Tak uwziął się on na tow. Bernuckiego, odgraża mu się, że dostanie „Abfertigung“ i że przedtem jeszcze postara się o „przeniesienie go tam, gdzie pieprz rośnie“. Najmniejsza drobnostka wystarczy, by mu dokuczyć. Człowiek, który przez 12 lat pracuje pilnie i gorliwie w warsztatach kolejowych, musi znosić od byle kogo pogróżki i szykany!

Rzeszów. (Porządki w koszarach). Tutejsze koszary palaczy i maszynistów pozostawiają pod względem zdrowotnym wiele do życzenia. Zimą i latem są tu okna szczelnie zabite i zasłonięte roletami, wskutek czego naturalnie atmosfera, jaka w koszarach panuje, jest nie do zniesienia. Zapyta każdy, po co to potrzebne i po co z miejsca, przeznaczonego dla zdrowych, robić szpital. Na to pytanie odpowiedziałby tylko naczelnik B. i... pewna osóbka płci żeńskiej. Obok koszar znajduje się romantyczna komórka, z której w nocy i przez zamknięte okna dochodzą do sypialni palaczy tak głośne śmiechy: głosy mężczyzny i kobiety, że czasem znużeni ciężką pracą palacze ani oka zmrużyć nie mogą. Można romansować, panie naczelniku, ale nie tak, by ludzie spać nie mogli: najlepiej tedy przenieść tę komorkę na inne miejsce, a wtenczas śmiało będzie można pootwierać okna i przewietrzyć koszary.

Rzeszów. „N. Kolejarz“ pisze: Policyjny raport maszynisty Rudolfa Tettamandiego: „Dnia 26 maja b. r. przy wjeździe pociągiem nr. 18 do stacyi Podłęże, spotkałem tamże pociąg nr. 92, lecz przy pociągu nie było żadnego konduktora“.

W roli sprawnika postanowił Tettamandi dobić się karyery. Postępując jednak brutalnie z kolegami i przełożonymi i podwładnymi posiał wiatr a zbiera burzę. Dyrekcya go wprawdzie nie ukarze, koledzy jednak usunęli się od niego, jak od trędowatego. Straszna spotkała go kara, oby wszystkich obłudników podobnie napiętnowano. Afera Tettamandiego z Raganem oburzyła wszystkich, gdyż Ragan jest bardzo porządnym, pilnym, spokojnym i pracowitym człowiekiem, a każdy z maszynistów rzeszowskich chciałby go widzieć na swej maszynie.

Przemyśl. Inżynier w warsztatach tutejszych Feliks Eberhard, zapomniał zdaje się, że za prześladowanie robotników warsztatowych w Stryju skóra jego była w niebezpieczeństwie, i przekonany jest święcie że w Przemyślu robotnicy pozwolą mu bezkarnie na wszelkie szykany i prześladowania. Kilku towarzyszy prosiło go o urlop na sobotę przedpołudniem przed Zielonemi świątkami, popołudniu bowiem jest wprawdzie przed świętami wolne, do wyjazdu jednakże byłoby za późno. Na to inżynier poradził im, żeby wysłali naprzód żony i dzieci. Wracając z urlopu świątecznego przyjechali dwaj towarzysze zamiast o godzinie 6·25 m. o 30 minut później, pociąg bowiem spóźnił się o pół godziny, za to musieli zapłacić po 30 ct. kary. Ciekawa logika u tych kacyków kolejowych: za to, że dyrekcya kolejowa przez „oszczędność“ nie utrzymuje takiej liczby personalu, któraby zapobiegła opóźnieniom, mają pokutować robotnicy. Inny który zachorował podczas urlopu i przyjechał trochę później, dostał 50 ct. kary, robotnikowi nie wolno chorować, rozumował sobie zapewne p. Eberhard. Za półdniowe spóźnienie czekała innych znów kara w kwocie 1 złr. 10 ct., a za całodniowe 2 złr. Niech p. Eberhard tylko dalej w ten sposób prześladuje robotników, czekać go wprawdzie będzie karyera, ale czekać go może i to, co go w Stryju czekało....

Z organizacyj.

Wiedeń. Trzecie posiedzenie zarządu związku odbyło się d. 28 maja. Tow. Kunze referuje o działalności komitetu prasowego. „Eisenbahner" wychodzi co tydzień, czeski „Železnický zřízenec" również co tydzień. Dochody z „Eisenbahnera" wynosiły z końcem kwietnia 3.018 złr 64 ct., wydatki 2.236 złr. 99 ct.; saldo w maju 781 złr. 65 ct. Tow. Ott omawia działalność komitetu odczytowego, któremu udziela się sumę 200 złr. na urządzanie zgromadzeń.

Czwarte posiedzenie zarządu związku odbyło się d. 10 czerwca. Na porządku dziennym odezwa związku urzędników, podurzędników i urzędników pomocniczych kolei austryackich co do wiecu urzędników i służby kolejowej. Po długiej dyskusyi wybrano trzech towarzyszy: Wintersbergera, Tomschika i Kunzego jako delegatów na posiedzenie komisyi przygotowawczej tegoż wiecu. Delegaci ci mają być obecni przy obradach komisyi i oświadczyć imieniem służby kolejowej, że odnoszą się sympatycznie do ruchu urzędniczego, że jednak kongres kolejarzy, który odbył się w marcu i który jedyną ma moc obowiązującą dla naszej organizacyi, uczynił zbytecznem powtórny wiec służby, który ma być jakby ogonem wiecu urzędników itd. Tylko pod tym warunkiem wyśle związek służby kolejowej reprezentacyę na wiec. Drugim punktem porządku dziennego była sprawa płacy funkcyonaryuszów i urzędników związku. Po debacie uchwalono w zasadzie pragmatykę dla urzędników związku, odkładając dyskusyę nad tym przedmiotem do następnego posiedzenia.

Piąte posiedzenie zarządu związku, które się odbyło d. 15 czerwca, poświęcone było kwestyi płacy urzędników redakcyi i związku; tak samo nadzwyczajne posiedzenie, odbyte d. 18 czerwca. Powzięto na nich odpowiednie uchwały, podwyższające płace urzędnikom.

KRONIKA.

Nie poczucie sprawiedliwości i oburzającej krzywdy, jakiej się dopuszczano przez system rozgałęzionego łapownictwa na robotnikach torowych w Podgórzu-Płaszowie, zmusiły wreszcie dyrekcyę ruchu do zarządzenia śledztwa. Wydelegowany przez dyrekcyę urzędnik zwrócił się osobiście do redakcyi naszego pisma z prośbą, aby na przytoczone przez nas w poprzednim numerze fakta dostarczyć świadków dowodowych. Wiemy dobrze, jak się prowadzi podobne śledztwa w dyrekcyach kolejowych, wiemy również jakie są ich wyniki. Ponieważ jednak mimo wyraźnego i stanowczego żądania z naszej strony, aby nam wytoczono proces, nie okazywano wcale do tego ochoty, natomiast zapewniano, że zamiarem dyrekcyi jest zło usunąć — zdecydowaliśmy się na wyjawienie osób, mogących podać szczegóły systematycznego i oszukańczego wyłudzania pieniędzy. Jeżeli, jak nas zapewniał urzędnik dyrekcyi, robotnicy torowi odmawiali jakichkolwiek zeznań, z obawy przed wydaleniem z roboty i szykaną, to mieli najzupełniejszą słuszność, bo w kilka dni po podjęciu na nowo pracy, z widocznym zamiarem wywołania popłochu wśród robotników, rozpoczęto wydalanie najbardziej podejrzanych w doprowadzeniu strejku do skutku, a wydalanie to odbyło się bez najmniejszego powodu. Wydaleni zostali: Franciszek Kasina, Franciszek Selisch, Józef Ciastuch, Józef Gawor, Józef Kania i w. i. Podczas strejku aresztowano najniewinniej Szymańskiego i Kłusa, pochodzących z Bochni, obecnie zaś nie ma prawie dnia, aby ich nie wyławiano żandarmami z roboty po jednemu, i zaraz odstawiano do sądu (7 b. m. aresztowano Józefa Koniecznego z Bierzanowa, tak samo i w dniach następnych). Trudno naturalnie znać nam nazwiska wszystkich wydalonych i aresztowanych, o tem mógłby najlepiej coś powiedzieć inżynier Chorąży, naczelnik stacyi Młynarski, oraz bahnmistrz Gutty (rozmawiali bowiem często z żandarmem), tak samo jak w sprawie podanych nadużyć i gwałtów powinienby najlepiej wiedzieć naczelnik przestrzeni p. Jaworowski, któremu przecież strejkujący musieli wiele ciekawych rzeczy przedstawić — o tem wszystkiem jednak teraz zapomnieli i przychodzą do nas po informacye... Szlachetne dusze!

Ciekawiśmy wreszcie, czy przeprowadzono dotychczas śledztwo z naganiaczami robotników Biernatem i Wilkiem: tych ptaszków pociągnąć za język, aby wyśpiewali, jak się łapówki bierze i pośredniczy w ich odbieraniu dla dozorców toru. Tego zapewne nie uczyniono, bo i na co, wszak dyrekcyi widocznie nie chodzi o usunięcie łajdactw, kiedy toleruje w tej samej chwili napędzanie robotników z pracy i zapychanie ich do więzienia. Słuszność mieliśmy, domagając się oddania sprawy do sądu; tylko tam wyszłyby piękne sprawki tych panów na światło dzienne. A więc odwagi p. radco Kolosvary!

Dla uzupełnienia tych „pięknych czynów" podajemy, że robotnikom podwyższono **5** ct. (wyraźnie pięć) dziennie, pobierają zatem obecnie **50** ct. za 12-godzinną pracę ciężką na spiekocie lub deszczu. Ohydny ten wyzysk prowadzony jest, rzecz prosta, na rachunek państwa!

Co znaczą protekcyjki na kolejach żelaznych, niech posłużą na dowód dwa jaskrawo odbijające od siebie fakta:

Pewien konduktor trawiony już od ośmiu miesięcy ciężką chorobą piersiową, połączoną z wybuchami krwi, której się nabawił wskutek przeziębienia podczas jazdy, dalej mający żonę i 3 dzieci, prosił o jednomiesięczny urlop i zapomogę na koszta kuracyi i otrzymał... 10 złr.! Przez ośm lat służby pominięto go już dwukrotnie w awansie, a pensya 35 złr. zmusiła go do zaciągnięcia długów, aby tylko ratować zdrowie i życie, potrzebne jego rodzinie.

Szczęśliwszym jest natomiast niejaki Krasuski, kierownik pociągu, który od kilku lat stale co pół roku awansuje i doszedł dzisiaj do pensyi 600 złr. rocznie, oprócz dodatków (nawiasem mówiąc, pensyi takiej żaden kierownik nie dostaje). Krasuski wychodował sobie przez ten czas wcale pokaźny brzuszek, i aby go zmniejszyć, wyjeżdża do kąpiel na miesiąc. Urlop naturalnie otrzymał natychmiast, a także, o czem głośno opowiadają, 100 złr. zapomogi! A dlaczego? Bo p. Krasuski ma wujcia w osobie lekarza kolejowego, i co więcej, jest przewodniczącym osławionej „Czytelni kolejowej", zostającej pod protektoratem różnych dygnitarzy kolejowych, a na liście jej członków honorowych znajduje się także... komisarz policyi Banach. I nic dziwnego, że p. Krasuskiemu nie źle się dzieje, działa przecież po myśli dyrekcyi — czy tylko wszystkim członkom „Czytelni" równie dobrze się powodzi? Na to pytanie powinniby sobie odpowiedzieć sami.

W sprawie mundurów otrzymujemy od jednego z naszych Kolegów następujące pismo: „Nowy Kolejarz", mieniący się być organem urzędników, urzędników pomocniczych i podurzędników, który dostaje przedśmiertnych konwulsyj dlatego, że robotnicy i służba kolejowa, mając już własne pismo zawodowe, przestają go prenumerować, obraził swego czasu cały ogół służby kolejowej, używając poniżających a raczej pogardliwych wyrazów, pisząc bowiem o tak zwanych „czeladnikach stacyjnych", którzy należą do kategoryi służby, a choć pełnią niekiedy czynności urzędnicze, jednakowoż nie wolno im nosić munduru urzędniczego, lecz mundur służby kolejowej, nazwany przez „Nowego Kolejarza" „mundurem służalczym". Oprócz tego wyrażał się o służbie i robotnikach kolejowych lekceważąco, jak n. p.: „pierwszy lepszy posługacz", lub „prosty robotnik" i t. d. Podług „N. Kolejarza" więc każdy sługa kolejowy jest służalcem, mundur zaś służby kolejowej jest hańbiący, a noszącym takowy wolno bez ceremonii każdemu pogardzać. Myli się jednak „N. Kolejarz" bo gdyby istotnie mundur służby kolejowej był hańbiący, to tak samo i mundur urzędniczy powinienby hańbić każdego, kto go nosi; wszak jeden i drugi jest tylko liberyą, wymyśloną przez państwo głównie dla stworzenia hierarchii. Zresztą mundur taki nosi każdy sługa kolejowy tylko z konieczności, zarabiając na życie, podczas gdy wielu urzędników nosi go niejako z powołania, posiadając bowiem własne majątki — nie wstępują do urzędu z potrzeby, lecz dla karyery; następnie spotyka się wielu urzędników, szczególniej w Galicyi, na wskroś służalstwem przesiąkniętych, gdy przeciwnie ogromna większość między robotnikami i służbą kolejową jest tak uczciwa, że zarzut służalstwa czyniłby im wielką krzywdę.

Zresztą „N. Kolejarz" może się obecnie sam najlepiej przekonać, komu zarzut służalstwa więcej przystoi, czy służbie i robotnikom kolejowym, którzy pomimo swego częstokroć opłakanego położenia materyalnego organizują się w solidarne związki, potrafią utrzymać nietylko własne pismo zawodowe, lecz przyszli już do świadomości swoich praw, która, gdy spotężnieje, doprowadzi ich do zwycięstwa — czy urzędnikom, którzy nieraz za marne ochłapy korzą się służalczo przed swymi wyzyskiwaczami, a brak jedności i solidarności utrudnia im utrzymanie własnego organu. *Robotnik.*

Po łotrowsku sporządzone sprawozdanie ze zgromadzenia ludowego w N. Sączu pomieścił najpierw lokajską liberyę noszący „Czas", a powtórzył je z nikczemną przyprawą osławiony Rogosz w swojem ohydnem piśmidle. W sprawozdaniu tem niema ani jednego zdania nienaszpikowanego tendencyjnemi i łajdackiemi fałszami. Nie myślimy rozpisywać się nad temi oszczerstwami, zwrócić jednak chcieliśmy uwagę wszystkich uczciwych ludzi, jak przy lada sposobności starają się obrzucać błotem ruch robotniczy i naszą organizacyę zawodową. Oddawna już kością w gardle stała się dla wielu znakomita i silna organizacya naszych towarzyszów nowosądeckich, to też w ostatnich czasach rozpoczęto szczególniej przeciw tymże prowadzić nikczemną i popłatną walkę. Do bandytyzmu tego, uprawianego w Krakowie i Lwowie, a zwróconego przeciwko ruchowi naszemu, — nie przykładaliśmy żadnej wagi — znamy ich przecież dobrze, tych redaktorów, i wszystkie ich brudne sprawki — obowiązkiem jednak naszym jest od czasu do czasu zająć się jednym z nich, choć ze wstrętem, aby okazać, jacy to ludzie kierują w Galicyi opinią publiczną.

Tak, jak w swoim czasie zajmowaliśmy się Orłowskim, dzisiaj zajmiemy się Rogoszem.

A któż to jest ten pan Rogosz, który ma bezczelną odwagę rzucać się na cały ruch socyalistyczny u nas, chociaż działalność jego nie jest bynajmniej czemś nowem. Oddawna uprawia on tego rodzaju profesyę.

Powszechnie wiadomo przecież, że jest on lichym tłómaczem nędznej powieści, przeznaczonej na zohydzenie religii katolickiej p. t. „Tajemnice klasztoru neapolitańskiego". Dawniej zatem wróg katolicyzmu i uczuć religijnych, dla geszeftu przybrał teraz skórę niewinnego baranka, i jak komedyant za marne wynagrodzenie gra rolę szermierza wyznaniowości, szczując jednych przeciw drugim, szkalując i deptając wszystko co uczciwe, i schlebiając głupocie ludzkiej, aby tylko w ten sposób złowić jaknajwięcej prenumeratorów.... Tu cała tajemnica jego antysemityzmu.

Takiej przewrotności i zwyrodnienia od czasu Orłowskiego nie było u nas przykładu. Szkalowano nas i napadano w oszczerczy sposób, wszystkich jednak przewyższył w tem p. Rogosz, cyniczny handlarz zasad i przekonań, nie mający sobie równego. Jednego dnia nawołuje do solidarnego działania dziennikarzy przeciw dyrekcyi opery w Krakowie i zwraca ostentacyjnie gratisowy bilet do teatru na to tylko, aby ich na drugi dzień zdradzić i wysiadywać się w dalszym ciągu za darmo w teatrze. Gardzą też nim niewiele więcej warci od niego, kiedy przed kilku dniami pchającego się gwałtem na posiedzenie komitetu centralnego dla „robienia" wyborów wyrzucono wprost bez ceremonii za drzwi.

Oto maleńka charakterystyka dziennikarza antysemickiego, porastającego coraz bardziej w piórka, któremu ogół umożliwia postępowaniem swojem podobnie nikczemną robotę gadzinową i użycza poparcia brudnej i pospolitej spekulacyi.

Straszna katastrofa kolejowa wydarzyła się dnia 8 b. m. w Gostingu tuż obok Gracu. Na dorożkę, przejeżdżającą tor kolejowy, wjechał pociąg pospieszny, zgruchotał ją, a z ośmiu osób pięć (trzy kobiety i dwóch mężczyzn) zabił na miejscu, rozdarł ciała ich na drobne cząstki i zgniótł na miazgę. Trzech innych poniosło ciężkie rany. „Winnym" tego strasznego nieszczęścia miał być budnik, który przesłyszał sygnał nadchodzącego pociągu i nie zamknął rampy. Na kim jednak ciąży krew pięciorga a nawet ośmiorga ludzi, o tem świadczy następujący telegram, który towarzysze nasi z Gracu, zbadawszy całą sprawę, wysłali do pism partyjnych: „Odpowiedzialność za katastrofę spada na kolej południową. Budnik, który „zawinił", pełnił zawsze służbę przez 23 godzin bez przerwy, potem miał 7 godzin wolnych. Płaca jego wynosiła do niedawna 18 złr., w ostatnich czasach 25 złr. miesięcznie, z czego jednak 4 złr. potrącano na różne rzeczy. W ostatnich czasach zachorowała mu niebezpiecznie żona; biedak spędzał przy niej cały swój wolny czas i czuwał przy niej przez 3 doby. Wczoraj odwieziono ją do szpitala i dlatego biedny budnik zaspał. W ten sposób powstała katastrofa".

Wszelkie komentarze byłyby tu zbyteczne.

Pokwitowania.

Na fundusz prasowy złożyli: Z Podgórza K. S. —·5; Ks. R. —·2; D. Z. —·4; S. A. —·2; Maszynista —·5; Lakiernik —·5; Burzyciel —·10; Jan Dobek —·20; Ślusarz z przegranej —·50; Od prześladowanego —·25. Razem 1 złr. 28 ct.

Koledzy! Pamiętajcie o funduszu prasowym!

„Koło zawodowe" w Nowym Sączu.

Dnia 26 b. m. o godz. 9 rano w sali „Koła miejscowego" przy ul. Węgierskiej, odbędzie się półroczne **Walne Zgromadzenie** tegoż „Koła" z następującym porządkiem dziennym: 1) Zagajenie. 2) Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego zgromadzenia. 3) Sprawozdanie z czynności Zarządu za ubiegłe półrocze. 4) Sprawozdanie kasowe i udzielenie absolutoryum zarządowi. 5) Sprawozdanie bibliotekarza. 6) Wybór 3 członków komisyi kontrolującej. 7) Wnioski i interpelacye.

Równocześnie uprasza się członków o zwrot wypożyczonych książek, celem dokładnego obliczenia i przejrzenia biblioteki Stowarzyszenia.

Zarząd.

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: **Jan Serkowski.**